
B 5/77

Статья изъ „Москвитянина", 1852 года №1, Т. 1

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ

РУССКАГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ПУТЯХЪ СООБЩЕНІЯ

И ЯМСКОЙ ГОНЬБѢ ИЛИ ПОЧТАХЪ.

Всматриваясь въ сказанія и свидѣтельства о бытѣ древнѣйшей Руси, и слѣдя за постепеннымъ возрастаніемъ и развитіемъ этого быта, въ послѣдующіе вѣки, нельзя не согласиться, что Русскому народу искони было присуще сознаніе и постоянное сочувствіе къ общественнымъ юридическимъ вопросамъ. Съ самыхъ древнихъ временъ, доступныхъ для историка, русское населеніе и правительство постоянно заботятся о такихъ установленіяхъ и началахъ, которыя, въ наше время, составляютъ высокій предметъ внутренней политики, или Государственнаго Благоустройства. Сюда должно отнести вопросы о путяхъ сообщенія и ямской гоньбѣ, какъ средствахъ къ развитію народнаго благосостоянія; о промышленности народа, его населеніи, образованіи, съ цѣлію развитія этого благосостоянія; объ общественной благотворительности и мѣрахъ предупрежденія, какъ мѣрахъ обезпеченія благосостоянія народа. И замѣчательно, что, не говоря о способѣ рѣшенія этихъ вопросовъ, однимъ уже раннимъ возбужденіемъ ихъ въ Руси, наша исторія отличается отъ исторіи многихъ народовъ древности и средневѣковаго запада. Общественный юридическій бытъ составляетъ, кажется, главный характеръ нашей народной жизни, во всѣ вѣка прожитой исторіи. Тогда какъ, въ древнихъ государствахъ, правительственныя задачи и цѣли постоянно преобладаютъ надъ вопросами и пользами частныхъ лицъ и народа,—тогда какъ на западѣ, въ средніе вѣки, частные интересы почти уничтожаютъ всякое развитіе общественныхъ учрежденій, — въ Руси, общественное издревле господствуетъ во всѣхъ подобныхъ отношеніяхъ. На первый разъ, въ доказательство сказаннаго, мы обращаемъ вниманіе читателя на пути сообщенія и ямскую гоньбу въ древнемъ нашемъ отечествѣ. Не станемъ говорить



о важности, которую имѣютъ пути сообщенія и средства сношеній, для развитія общественнаго благосостоянія народа и государства. Кому не извѣстно, въ наше время, что, безъ этихъ могущественныхъ средствъ соединенія, ни одинъ народъ не можетъ надолго и прочно выдти изъ естественнаго состоянія грубости и бѣдности? Кому еще нужно доказывать, что состояніе, въ которомъ находятся, въ данной странѣ, эти средства народнаго единенія, можетъ служить мѣркою самой цивилизаціи страны? Кто теперь не согласится съ положеніемъ, что исторія путей сообщенія и сношеній составляетъ одинъ изъ важнѣйшихъ вопросовъ въ исторіи общественнаго народнаго быта?

Но понятно также, что изслѣдованія по этому вопросу должны быть слишкомъ обширны, многосложны, и далеко не соразмѣрны съ предѣлами журнальной статьи, и съ требованіями, которыя можно ей дѣлать. Здѣсь мы постараемся разсмотрѣть предложенный вопросъ съ одной юридической стороны, обращая преимущественно вниманіе на тѣ юридическія условія, при которыхъ пролагались пути сообщенія, и раскидывалась сѣть сношеній, для сближенія между собою различныхъ частей населенія древней Россіи.

I. Начнемъ *съ путей сообщенія*. Было время, когда въ Руси впервые должно было пролагать и учреждать дороги, сквозь лѣса и дебри, и чрезъ рѣки и болота; когда впервые должно было *пути дѣять и мосты строить*. Но не въ этомъ состоитъ главное препятствіе къ существованію, въ странѣ, путей сообщенія. Послѣ всего этого, или, правильнѣе, прежде всего этаго, дорога сталкивается съ поземельнымъ правомъ, съ вопросомъ о правѣ владѣнія на той почвѣ, по которой хотятъ провести дорогу. Только послѣ рѣшенія или устраненія этаго юридическаго вопроса, можно приступить къ непосредственной борьбѣ съ препятствіями къ проложенію пути со стороны лѣсовъ, болотъ и дебрей. Но тутъ раждается другой вопросъ юридическій: кому должно взяться за эту борьбу? На комъ можетъ лежать и должна лежать, въ обществѣ, обязанность по устроенію дорогъ и сообщеній?

Относя производство дорогъ къ техническому отдѣлу свѣдѣній о дорогахъ, мы займемся исключительно рѣшеніемъ

указанныхъ юридическихъ вопросовъ, какъ самыхъ главныхъ и основныхъ, и представимъ это рѣшеніе по документамъ и актамъ древней Руси.

Но напередъ, для сравненія, позволимъ себѣ сказать нѣсколько словъ объ аналогическихъ учрежденіяхъ въ древности и средніе вѣки, въ томъ же юридическомъ отношеніи.

Пути сообщенія имѣли различныя эпохи въ исторіи человѣческихъ обществъ, по различію тѣхъ юридическихъ и политическихъ началъ, которыя преобладали въ обществахъ. Такъ въ древнемъ мірѣ, при господствѣ государственнаго, исключительно правительственнаго элемента въ государствѣ, пути общественнаго сообщенія были учреждаемы только въ видахъ политическихъ, и потому назывались дорогами публичными, военными, консульскими и т. п. (*). Такого рода военная дорога была государственною, потому что самая почва, по которой она тянулась, была государственною собственностію (**); ея нельзя было ни запахать, ни застроить, ни употребить на частную пользу, даже послѣ того, какъ по ней ѣзда прекратилась, и дорогу бросили, по тому правилу, что государственная собственность не подлежитъ праву давности (***). Такая дорога строилась и содержалась собственно на счетъ государства, или во имя государства. И такая дорога, естественно, могла быть въ превосходномъ состояніи, и могла пережить столѣтія. За то всѣ другія, частныя дороги, были или вовсе непроходимы, какъ въ Греціи, или обезпечены только условіями частнаго права, въ видѣ повинности, какъ въ Римѣ (****). Частная дорога Рима состояла изъ одного проѣзда, установленнаго по началу крайней нужды, только въ пользу владѣльца сосѣдняго поля, съ разными ограниченіями.

Въ средніе вѣки, дорога переходитъ изъ области государственнаго права въ область народныхъ интересовъ, потребностей общежитія; но здѣсь особенно суждено было пути сообщенія бороться долго и безплодно съ господствовавшимъ въ то время частнымъ правомъ. И вотъ въ чемъ мы видимъ

(*) Via publica, militaris, consularis etc. (**) Via publica—quia solum publicum est: (***) Via publica, quam populus non utendo amittere non potest. (****) Viae privatae—solum privatum;—servitus viae, itineris, actus—in patiendo consistit.

эту борьбу, и вотъ ея результаты. Какъ вездѣ, народы средневѣковые запада первоначально пользуются, для своихъ сношенiй, такими путями, которые не требуютъ особенныхъ усилiй въ устроенiи, поддержанiи или улучшенiи — прибрежными морями и рѣками. И потомъ уже, мало по малу, они пролагаютъ дороги по землямъ и полямъ. Но такъ какъ и эти воды и эти земли находились, въ то время, подъ влiянiемъ и господствомъ частнаго права и частнаго владѣнiя, тѣснившаго отовсюду общественныя учрежденiя: то проѣздъ по водамъ и сушѣ подвергался, въ средневѣковыхъ обществахъ, разнообразнымъ, стѣснительнымъ ограниченiямъ. Хозяева воды и суши, каждый въ своемъ участкѣ, облагали всякаго проѣзжавшаго и проходившаго по дорогѣ произвольными поборами и пошлинами (*). И не могло быть ни жалобъ, ни суда противъ произвола, который, видимымъ образомъ, опирался на право; тѣмъ болѣе, что господство кулачнаго права, во всѣхъ спорахъ, всегда давало перевѣсъ силѣ.

Вотъ основанiе особаго раздѣленiя дорогъ того времени на военныя (hohe Heerstrassen) и конвойныя или собственно общественныя дороги (Geleits-strassen),—раздѣленiе, существовавшее такъ долго и извѣстное до сихъ поръ въ Германiи (**).

Первыя изъ нихъ были дороги правительственныя, государственныя, военныя, какъ показываетъ самое названiе; вторыя—торговыя, подчиненныя праву побора и пошлинъ подъ условiемъ конвоя и защиты отъ грабительства, или лучше, подъ предлогомъ конвоя. Безъ конвоя или платежа за конвой ни одинъ торговецъ не рѣшался проѣзжать по землямъ барона или графа, изъ боязни поплатиться всею своею собственностiю. Хозяинъ земли считалъ себя въ правѣ формально ограбить проѣзжающаго по его участку, если тотъ

(*) Сами государи не могли, своими трактатами, отмѣнять или сокращать это произвольное право владѣльцевъ. См. Торгов. трактатъ Англiи съ Бургундiею, 1467, Янв. 5. Dum. Corps universel diplomat. t. III, p. I, 592 p; въ статьѣ, гдѣ говорится, что никто не можетъ отнимать собственности торгующаго, прибавлена оговорка: par ceo n'est point entendu préjudicier au prince ou au Seigneur d'une partie ou d'autre de mettre en cet payis tels tolz et devoirs que bon lui semblera.

(**) Hüllmann, Staedtewesen des Mittelalters во многихъ мѣстахъ. Meinert's Grundsätze des im Königreich Sachsen geltenden öffentlichen Strassenrechts. Leipz. 1844.

не платилъ ему за пользованіе его землею, не вознаграждалъ его за уступку земли въ общественное пользованіе.

Отсюда понятно, что съ одной стороны, пути сообщенія, на западѣ, рано могли допустить улучшенія въ техническомъ отношеніи,—военныя или государственныя, какъ вездѣ, по причинѣ обширныхъ средствъ своихъ; торговыя, конвойныя, по причинѣ богатаго сбора. Такъ о каменныхъ мостахъ чрезъ рѣки встрѣчаются извѣстія почти отъ 1030, въ Нидерландахъ; искуственныя дороги, нѣчто въ родѣ шоссе или мостовыхъ, появляются, въ Брабантѣ, около 1140 г. Но съ другой стороны, понятно также, что по причинѣ господства, на западѣ, до произвола развитой частной собственности, улучшенія въ путяхъ сообщенія не тотъ-часъ могли содѣлаться благодѣяніемъ для народа, его промысловъ и богатства. Впослѣдствіи, дробленіе владѣній и отсутствіе централизаціи, въ Нѣмецкой имперіи, мѣшали также устройству дорогъ, и жалобы на эти дороги встрѣчаются даже въ XVIII в. (*).

Говоря о путяхъ сообщенія въ древнѣйшій періодъ нашей исторіи, мы встрѣчаемся съ мнѣніемъ извѣстнаго Ходаковскаго (**), который полагаетъ, что долгое время, въ древней Руси, вода, озера, рѣки, съ волоками, переволочнями и т. п. служили единственнымъ путемъ сообщенія. Противъ этаго мнѣнія мы должны замѣтить, что въ той же древней Руси, съ первыхъ годовъ ея историческаго существованія, уже находятся *извѣстія* и *законы* о мостахъ и перевозахъ, начиная, покрайней мѣрѣ, съ Русской Правды. Изъ этаго необходимо выходить, что водныя сообщенія, и въ эти отдаленнѣйшія времена, уже не были въ Руси исключительными путями. Нельзя говорить о мостахъ или перевозахъ, если нѣтъ сообщеній сухопутныхъ, пересѣкающихъ ручьи и рѣки. Замѣтимъ также, что техническія выраженія, опредѣлявшія части моста въ то время, когда Русская Правда дѣлала о мостахъ свои распоряженія, повторяются впослѣдствіи въ Новгород. Лѣтописи, при всякомъ случаѣ, когда въ ней описываются судьбы Волховскаго

(*) Berg's Handbuch des deutschen Polizeyrechts, въ восьми томахъ 2. Hannov. 1802.

(**) Истор. Сборникъ Москов. Ист. Общ 1837, II.

моста. Тамъ и здѣсь мосты раздѣляются на *городни*, о которыхъ Русская Правда говоритъ въ словахъ: *починить городень, городня*, а означенная лѣтопись въ предложеніяхъ, подобныхъ слѣдующему: *вздре угъ вътръ девять городень великаго моста* (*). Такимъ образомъ, историческій памятникъ позднѣйшаго времени доказываетъ практическое значеніе нашего древняго закона. Впрочемъ вообще должно сказать, что, чѣмъ древнѣе юридическій памятникъ, тѣмъ несомнѣннѣе его практическая примѣняемость, для его времени. Показавши, что сухопутныя сообщенія, наравнѣ въ водными, современны первымъ извѣстіямъ о русской землѣ, и что въ самой отдаленной древности русскій законъ обращалъ на нихъ свое вниманіе, мы должны предполагать уже въ эти времена извѣстную степень развитія общественныхъ интересовъ въ Руси. Сообщенія нужны тамъ, гдѣ того требуетъ промышленность народа, его ремесла, торговля, и гдѣ безъ того нельзя обойдтися управленію и администраціи. Оставимъ однакожъ эти вопросы до другаго времени, и, разсматривая здѣсь пути сообщенія только въ ихъ значеніи средства къ развитію общественныхъ интересовъ, обратимся исключительно къ нашему вопросу: какія были, въ то время, юридическія условія, содѣйствовавшія учрежденію путей сообщенія въ Руси?

Во первыхъ, сколько мы знаемъ о древнѣйшемъ правѣ Руси, не могло быть тамъ препятствій къ проложенію дорогъ со стороны государственнаго права и владѣнія княжескаго. Напротивъ, въ болѣе позднее время, мы постоянно встрѣчаемъ распоряженія о свободѣ всѣхъ и каждаго пользоваться *горою* и *водою*, или, выражаясь современными терминами, сухопутными и водными путями сообщенія. Во вторыхъ, на основаніи господства въ Руси идеи объ общинномъ владѣніи, естественно, каждый русскій считалъ себя въ правѣ, при нуждѣ, пролагать тамъ или здѣсь дорогу по частнымъ землямъ и полямъ, рѣкамъ и озерамъ. Частная собственность въ землѣ уступала общественному праву пользованія русскою землею. И дороги размножались безпрепятственно, по мѣрѣ нуждъ и общежитія, по мѣрѣ развитія общественныхъ интересовъ. — Наконецъ, на сторонѣ

(*) I Новгородская Лѣтопись, 1228 года.

этого общественнаго вопроса и дѣла, на сторонѣ путей сообщенія стояли законъ и правительство, какъ видѣли мы изъ Новгородской лѣтописи и Русской Правды.

Отсюда понятно, что размноженіе дорогъ въ Россіи грозило содѣлаться безграничнымъ; эти дороги мало по малу стали тѣснить владѣніе землею; могло случиться, что это стѣсненіе не было оправдано общею пользою и нуждою; можно было опасаться, что, въ Руси, произволъ ѣдущихъ уничтожитъ право владѣющихъ, какъ на западѣ произволъ владѣющихъ уничтожалъ право ѣдущихъ. Съ другой стороны, частію по той же причинѣ, безграничное размноженіе дорогъ и огромное количество путей сообщенія не могли замѣнить недостатка въ ихъ качествѣ и добротѣ, и проѣжающіе ничего не выигрывали отъ стѣсненій, которымъ подвергали владѣльцевъ воды и земли. Снося и терпя принужденное ограниченіе своего права владѣнія, хозяева земли не предпринимали ничего, что̀ могло бы содѣлать проѣзжею, удобною, дорогу, пролегавшую по ихъ полю, лугу, лѣсу.

Вотъ положеніе, въ которое взаимно ставили себя, въ Руси, владѣльцы земли и проѣзжіе, предоставленные собственному ихъ произволу. Для разрѣшенія этой борьбы интересовъ и построенія изъ нея права должно было закону вмѣшаться въ это дѣло; являются, въ разныя времена, различные законы о путяхъ сообщенія, съ различными задачами и средствами. Изложеніе хода этихъ законовъ можемъ представить въ слѣдующемъ порядкѣ.

Сначала покажемъ мы законы, 1, изданные для огражденія частной поземельной собственности отъ безмѣрнаго умноженія дорогъ и путей; — 2, тѣ изъ нихъ, которые даны въ видахъ обезпеченія сообщеній на счетъ землехозяевъ, съ предоставленіемъ имъ права собирать проѣзжія пошлины; — 3, законы, имѣвшіе цѣлію разумно опредѣлить мѣру вознагражденія, получаемаго землехозяевами, когда эти послѣдніе умѣли изъ повинности устроить себѣ привиллегію; — 4, законы, искавшіе средства улучшить качество дорогъ; и 5, наконецъ, когда всѣ попытки защитить проѣздъ по дорогамъ отъ притязаній владѣльцевъ, и улучшить состояніе путей сообщенія,

по прежней системѣ, оказались тщетными, является законъ, который 1753 г. замѣняетъ старый порядокъ вещей новымъ, и потому составляетъ естественный предѣлъ нашего историческаго изложенія. Изъ этого вычисленія видно, что вниманіе наше обращено преимущественно на сухопутныя сообщенія. Распоряженія о водныхъ путяхъ не слишкомъ обширны и многосложны, и мы скажемъ о нихъ нѣсколько словъ въ концѣ статьи.

Итакъ 1, какія средства принималъ русскій законъ для огражденія поземельной собственности отъ чрезмѣрнаго умноженія путей сообщенія? —

Долго хлопоталъ законъ нашъ объ устройствѣ дорогъ и свободѣ проѣзда, не заботясь о частномъ владѣніи; и русскій народъ пролагалъ дороги такъ же свободно, какъ рѣка свое русло. Только въ XV в. встрѣчаемъ законы на пользу владѣнія, для его защиты. Главное средство къ тому нашелъ законъ въ различіи между *дорогами ямскими* и *проселочными* или *проселками*. Однѣмъ изъ нихъ онъ давалъ болѣе, другимъ менѣе права на частную поземельную собственность. Тогда какъ дороги ямскія, служа средствомъ сношеній общественныхъ, правительственныхъ, постоянно и неограниченно изъимали извѣстное пространство земли изъ-подъ частнаго распоряженія, проселки имѣли это право на землю только подъ извѣстными условіями, съ извѣстными ограниченіями. Столь важное различеніе дорогъ ямскихъ и проселочныхъ встрѣчается въ актѣ 1539 (*). Чтò была ямская дорога въ то время, видно изъ актовъ 1599, Апр. 22 (**), и 1615, Янв. (***), по словамъ которыхъ ямская дорога должна быть *чищена*, очищаема отъ лѣсу, деревъ и кустарнику, *съ пеньемъ* до корня; должна быть *широка*; должна имѣть *мосты крѣпкіе*, для противодѣйствія *водѣ* и *всякой мокротѣ*; должна быть *исправляема каждую новую весну*. Работы по ямскимъ дорогамъ лежали повинностію сперва на посошныхъ людяхъ, какъ говоритъ актъ 1599, а потомъ отнесены къ обязанностямъ общинъ, прилегавшихъ къ дорогѣ, и производились *всѣми*

(*) Актъ о побѣгѣ Петра Фрязина, Истор. Акт. I, N 142.
(**) Акт Истор. II, N 26.
(***) Тамж. III, N 47.

людьми всякихъ чиновъ, за одинъ, по выраженію акта 1615. Такимъ образомъ, способъ разложенія мостовой повинности, принятый въ это время городскими общинами, напр. В. Новымъ-городомъ, перенесенъ на ямскія дороги (*). И нѣтъ въ актахъ ни слова о предѣлахъ или границахъ въ числѣ ямскихъ дорогъ, необходимыхъ для цѣлей внѣшней безопасности и внутренняго управленія.

Предоставляя чисто-историческимъ изъисканіямъ показать число и направленіе ямскихъ дорогъ, въ разные вѣки древней Россіи, мы считаемъ свой вопросъ относительно ямскихъ дорогъ здѣсь уже порѣшеннымъ, и переходимъ къ установленію юридическаго понятія о дорогахъ проселочныхъ. Главное начало, что *не всѣ проселки обязательны для землевладѣльцевъ*. Еще въ началѣ XV в. (**) дѣлается у насъ различіе между проселками, изъ которыхъ только нѣкоторые допускаются закономъ и утверждаются въ ихъ правѣ и значеніи общественныхъ путей сообщенія, потому что они существуютъ *издавна*, потому что ими пользуются *многіе*, пользуется народъ, во имя общетсвеннаго интереса. Это такъ называемыя, въ актахъ, *пошлыя дороги* (***). Въ противоположность съ ними, другія называются *непошлыми*, потому что прокладываются *вновь, частными отдѣльными лицами*, для ихъ собственныхъ, случайныхъ нуждъ и выгодъ, помимо старыхъ, пошлыхъ. Въ актѣ 1472 — 1479, по случаю жалобы одного владѣльца—монастыря, на размноженіе дорогъ по его полямъ и лугамъ, повелѣно *засѣчь дорогу новую, непошлую*, и *заповѣдать* ѣзду по ней, *изъ двухъ рублевъ*,—подъ штрафомъ въ два рубля, съ каждаго проѣжающаго. И такъ, вообще можно сказать, что русскій законъ XV вѣка, признавая и утверждая преимущества сообщеній за дорогами ямскими, отстаиваетъ частную поземельную собственность отъ злоупотребленій со стороны частныхъ лицъ, предписывая имъ *держаться* дорогъ изстари существующихъ, и запрещая, подъ штра-

(*) Новгород. Лѣт. Годы 1555, 1572.

(**) Акт. Истор. I, N 23, г. 1418.

(***) Истор. Акт. I N 86, N 23, — г. 1472—1479, и 1418 Актъ Экспед. I, N. N. 61, 65, г. 1461, 1465. Кто будетъ ѣздить не пошлою дорогою, того велѣно и бить.

фомъ и наказанiемъ, пролагать новыя дороги. Считали достаточнымъ, для пользъ народныхъ, сохраненiе дорогъ проселочныхъ *въ количествѣ, въ которомъ находились онѣ въ этомъ вѣкѣ.*

Каковы же были эти проселки? Почему проѣзжiй народъ старался пролагать новыя дороги, помимо существующихъ? Чтó побуждало его идти противъ закона о пошлыхъ дорогахъ? Изъ отношенiя дороги къ землѣ хозяина легко понять, что первоначально эти проселочныя дороги были только пустымъ пространствомъ, — полосой земли незапаханной, незастроенной, —отнятой у хозяина и его пользованiя, но нисколько не приспособленной къ пользованiю проѣзжающихъ. Онѣ были безъ мостовъ и гатей, которыхъ построенiе требовало отъ хозяина не одного отреченiя отъ права собственности, но прямыхъ жертвъ, прямыхъ усилiй, положительнаго труда, вѣрныхъ, новыхъ потерь. И дороги оставались въ ихъ естественномъ состоянiи. Проѣзжающiе не много выигрывали отъ безпрепятственнаго права ѣздить по топкимъ болотамъ, по высокимъ пнямъ и кочкамъ, по глубокимъ рвамъ и рѣчкамъ, недоступнымъ для броду. И они рѣшались дѣлать объѣзды, искать броду, пролагать новыя, непошлыя дороги. Если уже князья, съ полками воиновъ, Михаилъ Георгiевичъ, идучи изъ Москвы во Владимиръ, а Ярополкъ изъ Владимира въ Москву, могли, въ концѣ двѣнадцатаго столѣтiя, *разминутися въ лѣсѣхъ*, какъ повѣствуетъ лѣтописецъ (*), то купцы и гости и вообще частные люди того болѣе должны были встрѣчать препятствiй къ проѣзду въ неизвѣданныхъ лѣсахъ и перепутанныхъ проселкахъ.

2. Изъ такого состоянiя путей сообщенiя выходила для закона необходимость найдти средства для ихъ улучшенiя, и онъ естественно прежде всего искалъ ихъ во взаимномъ отношенiи землевладѣльцевъ и проѣжающихъ. — На владѣльцевъ, по участкамъ которыхъ шла дорога, возложилъ законъ обязанность строить мосты, содержать перевозы, укрѣплять плотины и гати; на проѣзжающихъ весьма справедливо обратилъ онъ обязанность вознаграждать землевладѣльцевъ за эти постройки. Дорога, какъ полоса и часть земли, — часть общаго

(*) Лавр. 159 листъ, —подъ годомъ 1176.

достоянія русскаго народа,—была уступлена безвозмездно въ пользованіе всего народа, и каждый членъ народа могъ ѣздить по дорогамъ безъ всякаго вниманія къ отдѣльнымъ землевладѣльцемъ. Но издержки построенія мостовъ и гатей должны были лежать на тѣхъ, кто этими построеніями пользовался. Законъ не считалъ справедливымъ принуждать землевладѣльцавъ къ этимъ издержкамъ, безъ вознагражденія, находилъ здѣсь отношеніе взаимности между частными лицами, и установилъ, чтобы каждый проѣзжающій чрезъ мостъ и перевозъ платилъ хозяину моста и перевоза. Замѣчательнѣе всего въ этомъ законѣ его древность. Кажется, что еще во времена Св. Ольги мостовая повинность лежала на владѣльцахъ земли, которые съ того же времени пользуются правомъ собирать пошлины съ проѣзжающихъ по ихъ мостамъ и гатямъ (*). Доказательствомъ какъ древности этого закона, такъ и его очевидной справедливости, признанной всѣми въ древней Руси, служитъ форма общаго обычая, въ которой постоянно встрѣчаемъ этотъ законъ до самого почти Уложенія. Кто подлежалъ побору, кто освобождался отъ него, въ какой степени поборъ имѣлъ мѣсто, все это опредѣлялось въ древнихъ актахъ, преимущественно выраженіемъ: *по старинѣ.*

Ясно однако жъ, что землевладѣльцы, рано или поздно, могли изъ этой вознаграждаемой повинности сдѣлать для себя право, обратить свою обязанность въ привилегію, въ источникъ доходовъ, окупавшихъ издержки построенія и даже самую землю, дорогу, уступленную для общаго блага. Отсюда новая борьба частнаго права съ общимъ и новый вопросъ законодательства,—особенно потому, что вопросъ о пошлинахъ за мосты и перевозы касался интереса казны и мѣръ административныхъ, проѣзда гонцевъ, отправленія пословъ и т. п. Присоедините къ тому важное событіе конца XVI в., когда, можетъ быть, по мысли Грознаго, дѣлавшаго различіе между

(*) Лавр. 23 стр. Проф. Осокинъ, въ его разсужденіи о внутрен. пошлинахъ въ Рос. стр. 34 и слѣдд., напрасно хочетъ дать всей мостовщинѣ и всѣмъ пошлинамъ за перевозъ характеръ источника государств. доходовъ. Противъ этаго говоритъ все и самъ Г. Осокинъ, стр. 36, дѣлая справедливое различіе между мостами и перевозами *казеннаго вѣдомства* и частными.

земщиной и опричиной, является въ Руси отдѣленіе всего *сельскаго, земскаго,* отъ *городскаго, государственнаго, царскаго* (*). И вотъ происхожденіе закона 1596, Декаб. 13, о новомъ порядкѣ сбора перевозной пошлины (**).

3. «Указали есмя, говоритъ Ѳедоръ Ивановичъ, во всемъ своемъ государствѣ и во всѣхъ городахъ и на посадѣ и въ уѣздѣ, которые были перевозы и мосты вѣдали на насъ, а для нашихъ пословъ и посланниковъ и гонцовъ, по большимъ рѣкамъ и рѣчкамъ перевозы и мосты на насъ имали, а иные перевозы и мосты устроили на себя наши бояре и дворяне и т. д. и землю нашу пустошатъ безъ нашего указу, и тѣ всѣ перевозы и мосты, во всѣхъ городѣхъ и уѣздѣхъ, велѣли есмя вѣдати на себя, для того, слухъ насъ дошелъ, что—въ томъ мотчанье и убытки великіе чинятся.» Посему велѣно бирючамъ прокликать на посадѣ, въ уѣздѣ, по станамъ, волостямъ, и царское жалованье всей землѣ сказать, что на всѣхъ большихъ перевозахъ будутъ собирать пошлину по новому указу, половину на царя, половину на вотчинниковъ, помѣщиковъ, монастыри и т.д., съ пѣшаго по полуденьгѣ, съ коннаго деньгу, съ телѣги по двѣ деньги, освобождая отъ пошлинъ пословъ, посланниковъ и гонцовъ, и дозволяя всѣмъ, въ сухое время, гдѣ можно, ѣздить въ бродъ.

Законъ содержитъ главнымъ образомъ двоякое распоряженіе. Съ одной стороны, онъ объявляетъ мосты и перевозы въ городахъ и посадахъ, гдѣ естественно часто проходили *ямскія* дороги, дѣломъ казеннымъ, и сборъ за проѣздъ—доходомъ царскимъ Съ другой стороны, установляетъ новый способъ сбора на большихъ частныхъ перевозахъ, посредствомъ цѣловальниковъ, отъ казны, требуя за то половину сбора въ пользу казны, въ видѣ вознагражденія за ея управленіе. Этою последнею мѣрою царь Ѳеодоръ Ивановичъ думалъ между прочимъ остановить злоупотребленіе землевладѣльцевъ. И казалось, что,

(*) Акт. Эксп., IV, N 32, челобитная, поданная Государю Алексѣю Михайловичу, 1648—1649. отъ стольниковъ и стряпчихъ, и дворянъ, и гостей и гостиныя, и суконныя сотенъ и другихъ торговыхъ людей о томъ, чтобы *на Москвѣ* и *по городамъ,* и *посадамъ,* какъ это было при царяхъ Иванѣ Васильевичѣ и Ѳеодорѣ Ивановичѣ, *все было его государство,* и что бы частнаго владѣнія не существовало тамъ. (**) Акт. Эксп. I, N 367.

установивъ количество пошлинъ, и предоставивъ казнѣ сборъ ихъ въ мѣстахъ наибольшаго проѣзда, законъ окончательно порѣшалъ вопросъ въ пользу справедливости и общаго блага. Но казенные сборщики были также люди, только съ характеромъ оффиціальнымъ и вѣсомъ; частные владѣльцы могли искать болѣе полнаго вознагражденія на малыхъ мостахъ и перевозахъ; и, по мѣрѣ успѣха въ разработкѣ новаго источника доходовъ, могли умножать, по произволу, до безконечности свои малые мосты и гати.

Такое положеніе дѣла побудило Царя Алексѣя Михайловича посвятить IX главу Уложенія подробному пересмотру и новому рѣшенію вопроса о пошлинахъ за проѣздъ. Здѣсь прежде всего исчислены слѣдующія учрежденія, какъ необходимыя принадлежности дороги: *мосты, перевозы, гати*, съ древнимъ раздѣленіемъ ихъ на государевы, монастырскія, вотчинниковы и т. д., по принадлежности земли тому или другому владѣльцу. Всѣ эти учрежденія отнесены, по прежнему, къ повинностямъ хозяевъ земли, которымъ предписывается содержать въ исправности мосты, гати и перевозы, и дается право собирать извѣстную пошлину, со всѣхъ проѣзжающихъ, за исключеніемъ пословъ, посланниковъ и гонцовъ, бояръ и боярскихъ дѣтей и вообще служилыхъ людей, *которые посланы будутъ для государевыхъ дѣлъ*. Пошлина, которой подлежали проѣзжіе, была установлена въ Уложеніи *по старинѣ*, по давнему обычаю и прежнимъ законамъ. Равномѣрно *по старинѣ, какъ было изстари*, опредѣлялись и мѣста сбора. Могло случиться, что землевладѣлецъ, для своихъ прибытковъ, безъ нужды, *одинлично*, перекапывалъ дорогу, строилъ на ней мостикъ или плотину, и собиралъ пошлину съ проѣзжа оныхъ. Уложеніе узаконяетъ, чтобы, сверхъ существовавшихъ въ годъ его изданія, мостовъ, перевозовъ и гатей, ни одинъ владѣлецъ, ни подъ какимъ предлогомъ, не учреждалъ новыхъ мостовъ и перевозовъ. А если окажется настоятельная въ томъ нужда, то владѣлецъ долженъ испросить на то особый царскій указъ, и тогда лишь установляется и перевозъ, и мостъ, и пошлины за проѣздъ, *по досмотру*, и *по сыску, противъ другихъ мостовъ и перевозовъ*.

Такимъ образомъ, утверждая только обычное и стариное, давно и законно существующее, и количество мостовъ и перевозовъ, и высоту сбираемыхъ пошлинъ, и воспрещая всякую новизну въ этомъ дѣлѣ, Уложеніе справедливо рѣшало вопросъ объ отношеніи землевладѣльцевъ и проѣзжихъ. Также точно, какъ законъ XV вѣка справедливо порѣшилъ вопросъ о дорогахъ относительно частнаго владѣнія. Тамъ и здѣсь время принято за мѣру справедливости. Но оба эти рѣшенія были хороши только для ихъ данной эпохи. Дороги могли, со временемъ, измѣниться, умножаясь по необходимости; мосты и гати могли оказаться неудобными на старыхъ мѣстахъ; между тѣмъ не вездѣ же можно было ожидать скораго рѣшенія отъ центральной власти и высшаго правительства, слишкомъ далеко находившагося отъ мѣста дѣйствія; не всегда же можно было и правительству строго наблюдать за точнымъ выполненіемъ указнаго status quo, какъ это дѣлалось въ XVII в. Въ 1684 г. (*) еще можно было предписать Царскою грамматою, вологодскому воеводѣ Голохвастову осмотрѣть и переписать всѣ мосты и перевозы, существовавшіе въ его вѣдомствѣ, съ дозианіемъ, по какому указу и гдѣ они находятся,—какъ далеко отстоятъ одинъ отъ другаго,—сколько взимается на нихъ пошлинъ,—нѣтъ ли притѣсненій проѣзжающимъ. Но для послѣдующаго времени, эти дознанія воеводъ содѣлались слишкомъ трудными, если не вовсе невозможными, по причинѣ постепеннаго расширенія вопросовъ и задачъ, подлежавшихъ вѣдомству воеводъ, намѣстниковъ и т. п.—Вотъ почему жалобы на землехозяевъ со стороны проѣзжихъ,—жалобы, вызвавшія много законоположеній русскаго правительства, объ этомъ предметѣ, громко повторялись у насъ до половины XVIII в., до указа, уничтожившаго всѣ сборы за мосты и перевозы, слѣдовательно въ теченіе болѣе ста лѣтъ, по изданіи Уложенія (**).

(*) Акт. Эксп. IV, N 282.

(**) Напрасно думаютъ, что Новотор. Уставъ что-нибудь измѣнилъ въ правѣ мостовыхъ пошлинъ. Это дѣло, какъ слѣдствіе права собственности, не могло входить въ составъ вопросовъ Торгов. Устава. Проф. Осокинъ, въ названномъ разсужденіи, стр. 119, весьма хорошо это замѣтилъ, хотя во Введеніи, стр. 15, назвалъ Новоторг. Уставъ эпохою *для вн҃ѣхъ пошлинъ*.

Впрочемъ Уложенію можно сдѣлать упрекъ и въ другомъ отношеніи. Оно не обратило никакого вниманія на свойство, на качество дороги, по которой, впослѣдствіи, можетъ быть, нельзя было добраться отъ одного моста до другаго, какъ встарину, безъ мостовъ и гатей, нельзя было соединить концовъ дороги, прерванной рѣкою или болотомъ. У самой Москвы того времени, по свидѣтельству Царя Алексѣя Михайловича, въ письмѣ его къ Матюшкину, 1657 г., съ Можайской дороги, (*) сообщенія были весьма въ дурномъ состояніи. Царь жалуется, что, на Можайкѣ, онъ встрѣтилъ дорогу, которой *отродясь не видалъ,—просовы и выбои великіе, и т. п.*

Изъ всего, что мы видѣли до сихъ поръ въ русскихъ законахъ о путяхъ сообщенія, ясно, что у насъ хлопотали только о полосѣ для дороги и объ ея непрерывности. Полоса дороги—пространство для проѣзда, установлялась по закону общинности; непрерывность дороги, не смотря на рѣки и дебри, зависѣла отъ повинности, облегчаемой вознагражденіемъ. Но упущено изъ виду, какъ въ прежнихъ законахъ, такъ и въ Уложеніи, что такая полоса, по свойству своей поверхности, могла сама препятствовать проѣзду и мѣшать непрерывности. Не даромъ объѣзды были такъ часты, что вызывали распоряженія закона. Что же дѣлать?

4. Обращаясь этимъ вопросомъ къ качеству дороги, мы поймемъ, что законъ древній прежде всего могъ искать и ожидать улучшеній дороги въ самомъ пространствѣ или ширинѣ дороги. Объявить качество дороги законною повинностію хозяина, и съ тѣмъ вмѣстѣ дать ему право требовать новаго вознагражденія отъ проѣзжающихъ, было рѣшительно невозможно для правительства, которое столько уже испытало затрудненія порѣшить разумно вопросъ о пошлинахъ за мосты и перевозы. Между тѣмъ начало общинности въ землѣ давало закону возможность установить дороги въ такомъ размѣрѣ, чтобы онѣ служили и для проѣзда и для объѣзда, и когда одна сторона полосы дѣлалась негодною, проѣзжіе могли бы пользоваться другою. Вотъ происхожденіе и значеніе законовъ *о ширинѣ дороги,* которые изъ Писцовыхъ Книгъ перешли

(*) Акт. Экспед. IV, N 100.

въ отдѣльные указы. По Писцовымъ книгамъ, ширина дорогъ опредѣлялась въ 3 саж. для *большихъ*, и въ 2 саж. для *полевыхъ* дорогъ. Это подтверждено указами 1683 и 1684 г. (*), которые именно ссылаются на Писцовыя книги, требуя отъ большой проѣзжей дороги ширины въ *три сажени*, и отъ *полевыхъ*, въ проселочныхъ мѣстахъ, къ рѣкамъ для водопою, и ко всякимъ угодьямъ—въ *двѣ сажени.*

И въ этомъ состояніи засталъ наши сообщенія Петръ В. Посвятивъ столько трудовъ и издержекъ на устройство каналовъ и соединенія рѣкъ Россіи, Петръ В. не могъ оставить безъ вниманія сухопутныя сообщенія (**). Онъ думалъ о нихъ, и преимущественно объ ихъ качествѣ, и оставилъ извѣстный указъ 1719 г., которымъ предписывается земскому коммисару, *для вспоможенія торговыхъ промысловъ и ремеслъ* и т. п., и для того, *чтобъ проѣзжіе возможное безопасеніе и удобство имѣли*, стараться исправлять, по мѣрѣ нужды, мосты и дороги, *какъ зимнія, такъ и лѣтнія* (***). Особенность этого указа состоитъ въ учрежденіи мѣстнаго близкаго надзора за состояніемъ путей сообщенія. Но одинъ надзоръ не могъ помочь дѣлу; должно было дѣйствовать, а для того нужны были средства, которыхъ законъ не опредѣлялъ. Жалобы проѣзжихъ на притѣсненія со стороны землевладѣльцевъ продолжались и усиливались; собственный надзоръ правительства за дорогами убѣждалъ болѣе и болѣе въ ихъ несостоятельности. Отсюда рядъ новыхъ указовъ (****) съ 1730 годовъ, — указовъ, въ которыхъ, обыкновенно, разсказываются сначала случаи притѣсненій, въ разныхъ мѣстахъ имѣвшіе мѣсто; потомъ излагается исторія мѣръ, принятыхъ съ Уложенія для прекращенія притѣсненій; и наконецъ *строжайше подтверждается, чтобы нигдѣ притѣсненій не было.* Въ этихъ указахъ постоянно повторяется одно и то же, такъ что и статьи

(*) 1683, Мая 20, П. С. З. N 1015; 1684. Апр. ibd. N 1074.

(**) Впрочемъ у Посошкова нѣтъ о состояніи дорогъ ни слова. На стр. 101 онъ говоритъ, что дорога *проселочная, тележная* должна быть въ 3 саж., Московская, т. е. въ Москву и изъ нея, — въ 12 и болѣе саж. Онъ же прибавляетъ, что «на чьей землѣ дорога ни бываетъ, слыветъ она Государева, а не помѣщичья».

(***) 1719, Янв. П. С. З. N 3295, п. 19.

(****) Указ. 1574 Іюля 5. N 6600, 1741, окт. 7, N 8137, и другіе.

одного соответствуютъ статьямъ другаго, исключая развѣ случаевъ притѣсненія, которые разнообразятся со временемъ по мѣсту и по своей значительности. Но есть въ нихъ сторона, которою они отличаются отъ указовъ XVII и начала XVIII столѣт. Въ нихъ дѣлается различіе между тремя родами дорогъ: одиѣ изъ нихъ называются *большими проѣзжими дорогами*, — это древнія ямскія, для которыхъ указы требуютъ полосы въ 10 саженъ; другія суть дороги *большія* вообще, съ полосою въ 3 сажени, а третьи — *проселки*, въ 2 сажени ширины. Обнимая мыслію одновременно всѣ роды дорогъ въ Россіи, — представляя все различіе въ ихъ состояніи по различію въ ихъ содержаніи, — нельзя было не увидать рано или поздно, что большія и проселочныя дороги, предоставленныя слабымъ усиліямъ отдѣльныхъ владѣльцевъ, не могли быть приведены въ надлежащее состояніе, а проѣзжіе, принужденные уважить право хозяина, не могли избавиться отъ притѣсненій. Ширина дорогъ сама по себѣ не могла навсегда обезпечить сообщенія, которыя, дѣлаясь все чаще и развитѣе, грозили со временемъ такъ же стѣснить поземельное право, какъ встарину объѣзды и непошлыя дороги. Законъ о широкихъ дорогахъ былъ бы прямымъ противодѣйствіемъ закону о непошлыхъ дорогахъ, или, другими словами, законъ XVIII стол. отказывалъ бы въ защитѣ частной собственности, которую бралъ подъ свое покровительство законъ XV в., какъ будто поземельная собственность въ XVIII в. дѣлалась въ Россіи менѣе цѣнна, чѣмъ какъ она была въ XV. Однимъ словомъ, все въ этихъ указахъ наводило на новый порядокъ, на новыя мысли, на новую систему законовъ о сообщеніяхъ.

5. До сихъ поръ, какъ видно изъ нашего изложенія, главнымъ основнымъ началомъ въ правѣ сообщеній служилъ древній законъ общиннаго владѣнія, дополненный впослѣдствіи закономъ повинности съ вознагражденіемъ. Общинность владѣнія дѣлала возможнымъ для каждаго пролагать дорогу, гдѣ того требовали нужды сношеній, безъ всякаго вниманія къ праву землевладѣльцевъ. Но результатъ этого одного начала не былъ вполнѣ выгоденъ для проѣзжающихъ; землехозяева оставляли для проѣзда полосу земли, по которой иногда ни-

куда нельзя было доѣхать. Посему, въ дополненіе къ этому началу общинности присоединенъ законъ вознаграждаемой повинности. Оказалось однакожъ, что проѣздъ, дѣлавшійся при этомъ возможнымъ, нисколько не становился отъ того удобнымъ и легкимъ. Можно было, конечно, искать средства къ улучшенію дороги въ ея безмѣрной ширинѣ; но такимъ образомъ пути сообщенія слишкомъ стѣснили бы право собственности и соединенные съ нимъ общіе интересы. Оставалось по этому, для улучшенія путей, объявить самое качество дорогъ повинностію и возложить эту новую дорожную повинность на особое лицо, на лицо болѣе могущественное, чѣмъ частные люди, — болѣе чувствующее важность для себя самаго этихъ сообщеній, —менѣе расчитывающее на вознагражденіе въ настоящій моментъ и могущее долго ожидать плода отъ своего сѣянія. Такимъ лицомъ была община. И обращеніе къ общинѣ легко было сдѣлать: примѣръ былъ данъ въ ямскихъ дорогахъ; приложеніе примѣра, въ данномъ случаѣ, необходимо вытекало изъ самаго понятія объ общинномъ владѣніи

Такъ какъ, по закону общинности, интересъ сообщеній господствовалъ изстари надъ частнымъ правомъ и частною собственностію, то оставалось всю массу этой частной собственности, отчисленную подъ дороги, объявить общественнымъ достояніемъ, -вполнѣ изъятымъ изъ-подъ вліянія частныхъ владѣльцевъ,—принадлежащимъ всему народу, а, съ тѣмъ вмѣстѣ, составляющимъ предметъ дѣятельности, повинности и обязанности всего народа.—Частные хозяева, устраненные отъ владѣнія и вліянія на дороги, освобождались отъ дорожной повинности и лишались черезъ то своего права мостовщины и перевозовъ. Выигрывали отъ того хозяева земли; выигрывали проѣжающіе, выигрывалъ весь народъ, потому что, съ этого времени, все обѣщало дорогамъ болѣе и болѣе улучшеній.

Вотъ главная мысль реформы, произведенной указомъ Имп. Елисаветы, 1753, Декабря 20. Въ это время, графъ Шуваловъ представилъ Сенату проэктъ новаго закона о пошлинахъ дорожныхъ. Сенатъ, разсмотрѣвъ его и одобривъ, взошелъ съ докладомъ о томъ къ Государынѣ, которая пове-

лѣла *уничтожить всѣ сборы съ мостовъ и перевозовъ, для блага народа и его процвѣтанія, особливо платящихъ подать.* На этомъ именно классѣ Шуваловъ доказалъ всю несообразность мостовщины и старой системы дорогъ. Онъ приводилъ, между прочимъ, въ примѣръ, въ 5 п. доклада, дорогу между Москвою и Сергіев. Посадомъ (Троицк. Лавр.), на которой, въ то время, было 5 мостовъ. По праву того времени, платили пошлину за мосты круглый годъ, платили и тѣ, кто ѣхалъ мимо моста, въ межень. Такимъ образомъ вышло, говоритъ Шуваловъ, что крестьянинъ, притащившій въ Москву возъ дровъ отъ Посада, и продавшій свои дрова за 10 или 15 коп., возвращался домой едва ли и съ половиной полученной суммы.

Уничтожить пошлины за мосты и перевозы значило объявить дороги общественнымъ достояніемъ, и узаконить, что, какъ пользованіе путями сообщенія есть даровое право всего народа, такъ устройство и содержаніе дорогъ есть его общественная повинность. Никто теперь не обязанъ платить за проѣздъ по мостамъ и гатямъ, потому что всякій самъ участвуетъ въ ихъ построеніи, и платить за проѣздъ и перевозъ значило бы платить себѣ самому. Но какъ должно было устроить эту дорожную повинность для того, чтобы она касалась всѣхъ и каждаго? Всего естественнѣе было обратиться къ общинамъ, которыя прилегали къ дорогамъ. Покрывая собою всю поверхность населенной Россіи, дороги касались всѣхъ общинъ, и въ каждой общинѣ находили средства къ своему поддержанію. Такъ проѣзжія дороги уравниваются съ ямскими, или лучше, такъ уничтожается различіе между ямскими дорогами и проѣзжими; всѣ проѣзжія дороги тоже, что ямскія, всѣ проѣзжія дороги идутъ къ улучшенію, котораго достигли ямскія.

Какія однакожъ дороги вошли въ составъ общинной или общественной повинности? Ужели всѣ дороги и дорожки, по которымъ была ѣзда или ходьба? Конечно, нѣтъ. Не всѣ онѣ подавали поводъ къ жалобамъ общинъ; противу мѣстныхъ неудобствъ могли быть мѣстныя мѣры; не всѣ онѣ служили общественному интересу. Дороги, по которымъ крестьяне ѣхали къ своему полю и сѣнокосу, къ своей рѣкѣ или погосту,

изъ своего села въ сосѣднюю деревнюю, естественно, не могли имѣть названія общественныхъ, большихъ, проѣзжихъ, и должны были остаться на отвѣтственности и во власти владѣльцевъ поля, луга, земли. Напротивъ дороги, соединявшія городъ съ городомъ, уѣздъ съ уѣздомъ, провинцію съ провинціей, безъ сомнѣнія, служили общественному дѣлу и были общественнымъ дѣломъ. Такъ является различіе, болѣе упрощенное, между общественными, большими, проѣзжими дорогами, и частными, полевыми, проселочными. Такъ является и два дѣятеля на русскихъ дорогахъ: общины въ однѣхъ, и частные владѣльцы въ другихъ, дѣятели, которыхъ силы вполнѣ соразмѣрны съ задачею дѣятельности. Впрочемъ въ это время существовалъ уже и третій дѣятель — казна, государство. Съ Петра В. законы о водныхъ путяхъ сообщенія вызвали чисто правительственную дѣятельность. —Здѣсь у мѣста сказать нѣсколько словъ о путяхъ сообщенія водныхъ въ Россіи.

Болѣе, нежели самая земля и суша, вода была общественнымъ достояніемъ, по понятіямъ русскаго народа, и русскіе законы изстари постоянно требуютъ, чтобы вездѣ, во всей землѣ, *путь водою былъ чистъ, безъ пакости* И до Уложенія законы грозятъ наказаніемъ тому, кто застроитъ или засоритъ рѣчку, какъ Уложеніе въ IX гл. Оберегая такимъ образомъ безпрепятственный проѣздъ и проходъ судовъ по рѣкамъ и рѣчкамъ русскимъ, законъ о путяхъ водныхъ дѣлалъ свое дѣло, и болѣе нечего отъ него требовать. Но этихъ рѣкъ и рѣчекъ оказалось мало для Россіи Петра В. Является потребность каналовъ для сближенія самыхъ отдаленныхъ предѣловъ Руси,—для сближенія ея морей. Устрояются каналы, шлюзы; предпринимаются искусственныя работы; учреждаются неслыханныя управленія *водяныхъ архитекторовъ*, — *канцелярій* отъ построенія, — и все это, при нуждѣ, *по шведскому обычаю* Такое сложное, неясное и несподручное русскому народу дѣло взяла на себя казна.— Тутъ установляется весьма важное, существенно практическое различеніе путей сообщенія искусственныхъ и безъискусственныхъ, изъ которыхъ первые находятся въ вѣдомствѣ прави-

тельства, вторые лежатъ на отчетѣ народа. Это различіе, соединенное съ вышеупомянутымъ различіемъ между собственно-общественными дорогами и проселками, составляетъ и въ наше время основу для законодательства о путяхъ сообщенія. Какой же результатъ этихъ раздѣленій и этой системы? Объ этомъ въ заключеніе два слова. Понятно изъ прежняго, что существованіе дорогъ и ихъ поддержаніе составляютъ двойную тягость народа, который теряетъ чрезъ нихъ значительную часть своего поземельнаго владѣнія, и потомъ издерживаетъ на нихъ большую массу силъ и средствъ своихъ. Понятно отсюда, почему главное правило, котораго держится современный законъ о путяхъ сообщенія, есть сохраненіе наибольшей, наивозможной экономіи.

Искусственныя дороги существуютъ только силою и словомъ закона, для цѣлей государственныхъ. Остальныя проѣзжія дороги большія, губернскія и уѣздныя, поддерживаются одною натуральною повинностію, безъ права собирать на ихъ устройство деньги, даже подъ предлогомъ добровольной складчины. Сельскія дороги учреждаются только по крайней необходимости. Качество дорогъ, по этому началу, во всѣхъ дорогахъ, кромѣ искусственныхъ, составляетъ второстепенное свойство, котораго однакожъ чѣмъ далѣе, тѣмъ болѣе достигаетъ законъ указаніемъ трехъ дѣятелей, — частныхъ владѣльцевъ, на проселкахъ, — общинъ, на общественномъ пути,—и казны, на искусственной дорогѣ.

II. О ямской гоньбѣ и почтахъ.

Дороги или пути сообщенія можно сравнить съ русломъ рѣки и ложемъ канала, куда впускаютъ движущуюся массу прохожихъ и проѣзжихъ, обозовъ и судовъ послѣ того, какъ будутъ окончены пути и каналы. Посему, естественно, что о проѣздѣ по дорогамъ можно говорить только послѣ того, какъ уже сказано объ дорогахъ. Впрочемъ такая послѣдовательность между дорогами и ѣздою наблюдается въ однихъ искусственныхъ сообщеніяхъ; напротивъ дороги натуральныя, безъискуственныя, какъ русла рѣкъ, образуются самымъ движеніемъ или теченіемъ. Натуральныя дороги пролагались у насъ каждымъ новымъ походомъ, при которомъ

теребили путь (*), каждымъ первымъ обозомъ, который по нимъ двигался, и улучшались эти дороги тѣми же средствами. Но есть поѣздъ особаго рода — поѣздъ часто одной телѣги, съ однимъ сѣдокомъ, безъ средствъ пролагать новую дорогу, безъ права замедлять свой ходъ объѣздами, съ одною обязанностію, возможно скоро-прибыть на мѣсто назначенія, возможно-вѣрно и надежно передать вѣсть или посылку съ мѣста въ другое. Это ямская гоньба или почты. Онѣ предполагаютъ существованіе дорогъ и сообщенія, и потому законы о нихъ ставимъ мы въ нашей статьѣ на второмъ планѣ.

Законы о почтахъ такъ же различны, по разности эпохъ, какъ различны законы о путяхъ сообщенія, въ различныя времена исторіи.

Въ Римѣ, гдѣ при Августѣ (**) почты впервые появились, онѣ были чисто правительственнымъ учрежденіемъ; никто изъ частныхъ лицъ не имѣлъ права ими пользоваться. Пять-сотъ лѣтъ спустя послѣ своего установленія, почты Рима были такъ же недоступны для народа, какъ въ правленіе Августа (***). Таково значеніе политическаго элемента, господствовавшаго въ Римѣ.

Въ среднія вѣки, на западѣ, почты получили характеръ общинныхъ, корпоративныхъ учрежденій. Различныя сословія и общины завели почтовыя сношенія, но только для своихъ членовъ. Такъ Парижскій университетъ, съ первыхъ годовъ существованія, имѣлъ, говорятъ, гонцовъ, для облегченія сношеній между слушателями, преподавателями и родными ихъ. Ганзейскій Союзъ учредилъ постоянныя гонебныя сношенія, для обсылки городовъ, входившихъ въ составъ Союза отъ Риги до Амстердама, черезъ Кенигсбергъ, Штетинъ и Гамбургъ. Рыцари Нѣмецкаго Ордена, въ Пруссіи, также знали это учрежденіе. Но вся остальная масса народа вездѣ была исключаема изъ права пользованія почтами. Въ послѣдствіи,

(*) Какъ понимаютъ выраженіе Св. Владиміра: *теребите путь*. Лаврент. 36.

(**) De la Mare, Traité de la Police, IV, 552.

(***) Cod. Justin. lib. XII, tit 50. — Evectionis copia (подорожная) выдавалась отъ императора, a praefecto praetorio, a magistro Officior. — Nullus evectione utatur privatus. На станціяхъ, ночлегъ и кушанье — diplomata tractatoria. De la Mare, l. c.

къ концу Средней и началу Новой исторіи, Людовикъ XI воспользовался мыслію университетскаго почтоваго учрежденія, установилъ свои правительственныя почты, въ королевствѣ; но онѣ были учреждены на основаніи почтъ Рима, временъ Августа и Юстиніана. Почты Людовика XI были открыты исключительно для цѣлей и дѣлъ государственныхъ, и частнымъ лицамъ воспрещалось ѣздить съ почтою, *подъ смертною казнію*. Даже иностранные послы, пріѣзжавшіе во Францію, не имѣли права брать почтовыхъ лошадей, если не заплатятъ за нихъ raisonablement (*). Этимъ исключительнымъ своимъ характеромъ отличаются французскія почты Людовика XI отъ нѣмецкихъ Максимиліана I, установленныхъ съ 1516 г. и открытыхъ тогда же пользованію всѣхъ и каждаго. На этомъ отличіи почтъ французскихъ отъ нѣмецкихъ можно бы основать и рѣшеніе вопроса о первенствѣ почтовыхъ учрежденій на западѣ, сказавъ, что, какъ общеполезное учрежденіе, почты нѣмецкія раньше французскихъ. Это-то установленіе Максимиліана и Карла V, переданное въ содержаніе графовъ Туринъ и Таксисъ, до сихъ поръ составляетъ, въ Германіи, вопросъ реформы.

Обратимся къ Россіи. Въ Исторіи нашего отечества, почта является въ двоякомъ видѣ,—ямской гоньбы и собственно почты. Уравнивая, въ нѣкоторомъ отношеніи, эти два вида того же учрежденія, мы можемъ сказать, что почта русская не уступитъ въ древности ни французскимъ, ни нѣмецкимъ почтамъ. И, какъ особая повинность и государственная служба, гоньба современна всему древнему въ Россіи. Въ этомъ можно бы видѣть и новое доказательство древности нашихъ дорогъ и путей сообщенія. Какъ однакожъ далеко восходятъ положительныя свидѣтельства существованія ямской гоньбы въ древней Руси?

Въ прибавленіяхъ къ общимъ циркулярамъ, по Главному Управленію Почт. Департ., съ 1843 — 45 годовъ, помѣщена была замѣчательная статья о происхожденіи почтъ въ Россіи (**),—статья, авторъ которой находитъ первые

(*) De la Mare, ibid.

(**) Уже покойный Д. П. Голохвастовъ выразилъ справедливое сожалѣніе, что эта монографія мало извѣстна и мало доступна. Акты о родѣ Голохвастовыхъ, Москва, 1848, стр. 133.

слѣды извѣстій объ *ямахъ, ямщикахъ, и ямской гоньбѣ* въ Грамотѣ В. К. Олега Рязанскаго, около 1402 г (*). Но, не говоря уже о необходимости предполагать установленіе ямской гоньбы раньше въ Московскомъ, нежели Рязанскомъ княжествѣ, вообще не дѣлая никакихъ предположеній, и судя только по документамъ и актамъ изданнымъ, мы имѣемъ полное право не согласиться съ мнѣніемъ автора. Мы встрѣчаемъ уже въ XIV в., именно въ актѣ отъ 1361 или 65 г. (**), распоряженія о *ямѣ, ямщикахъ и гоньбѣ ямской.* Ямская гоньба, судя по этимъ даннымъ, такъ же древня у насъ, какъ и повинность давать подводы, изъ которой, естественно, гоньба произошла, и съ которою первоначально и долго потомъ имѣла она одинаковое свойство. Какъ повинность давать подводы, въ военное время, гонебная повинность первоначально была *общею, личною, натуральною.* При нуждѣ, по волѣ князя, въ его княжествѣ, каждый обязанъ былъ, по дѣламъ князя и управленія, на своихъ лошадяхъ, доставлять, куда прикажутъ, все, что ему поручилось, — тяжесть и кладь, грамоты и гонцовъ. Это была государственная служба, которую отправляли всѣ жители, въ каждомъ княжествѣ, по дѣламъ князя, *въ мирное время.* Иначе, кажется, нельзя представить себѣ происхожденіе нашей древнѣйшей ямской гоньбы.

Впослѣдствіи, въ актахъ XIV вѣка, мы видимъ уже дальнѣйшее развитіе этой повинности, когда, въ отдѣльныхъ княжествахъ, указаны особенные пункты, ямы, вдоль правительственныхъ путей сообщенія, для усиленія и ускоренія гоньбы первоначальной. Далѣе, со времени уничтоженія удѣловъ и собранія Руси во едино, отдѣльные ямы отдѣльныхъ княжествъ сливаются въ одно общее учрежденіе Московскаго княжества, и даютъ возможность установить непрерывное движеніе по всей сѣти ямскихъ дорогъ въ Россіи.

Въ этомъ видѣ, ямская гоньба XIV и слѣдующаго вѣка существенно отличается отъ гоньбы, имѣвшей мѣсто до того времени. Слѣдуя по направленію ямскихъ дорогъ, естест-

(*) Акт. Истор. I, № 15.
(**) Акт. Экспед. I, N 5.

венно, гоньба ямская рѣзко отдѣляется отъ подводной, обнимавшей собою всѣхъ и каждаго, вообще отдѣляется отъ повинности общей личной, и становится повинностію *общинною*. Только члены общины, прилегавшей къ ямской дорогѣ, могли подвергаться повинности возить гонцовъ и грамоты отъ яма до яма: другіе жители, члены другихъ общинъ, удаленныхъ отъ линіи ямскаго движенія, могли долго оставаться свободными отъ этой обязанности, до тѣхъ поръ, пока не придумали средства уравнять эту тягость и содѣлать ее общею, какъ было въ старину. — Такимъ образомъ, мы предполагаемъ, что, покрайней мѣрѣ, съ XIV в., ямская гоньба уже лежала обязанностію на отдѣльныхъ общинахъ, жившихъ у ямскихъ дорогъ, хотя исправлялась все еще личнымъ извозомъ, по очереди, каждымъ членомъ общины. Такъ было и въ началѣ XVI в. (*), на что намекаетъ разсказъ Герберштейна: «В. князь московскій имѣетъ, говоритъ Герберштейнъ, по разнымъ мѣстамъ своего княжества, ямщиковъ, съ достаточнымъ количествомъ лошадей, такъ что, куда бы ни послалъ князь своего гонца, вездѣ для него найдутся лошади. Гонецъ имѣетъ право выбирать коня, который ему покажется лучшимъ. *На каждомъ яму лошадей мнѣ ли; въ свѣжихъ лошадяхъ не было недостатка; кто требовалъ ихъ 10 или 12, тому приводили 40 и 50. Усталыхъ кидали на дорогѣ, и замѣняли ихъ другими, которыхъ брали въ первомъ селѣ или у проѣзжающихъ*. «Такого огромнаго числа лошадей не могъ выставить *ни одинъ ямъ*, если не разумѣть подъ нимъ цѣлой общины, цѣлаго поселенія. Прибавить должно, что, предполагая по этому

(*) Къ концу XV в., къ году 1489, относится первая, дошедшая до насъ, подорожная, см. Памятн. диплом. снош., I, 25. Тамъ же помѣщена другая отъ 1490 г., стр. 48. Потомъ встрѣчаемъ подорожную въ 1495 г., выданную на имя пристава Зезевидова, сопровождавшаго Нѣмчина Снупса. См. Карамзина VI, примѣч. 362: «отъ Москвы, по дорозѣ, по нашимъ землямъ, говоритъ Іоаннъ III, до Новгорода, послалъ есмь Сенку Зезевидова — и вы бы давали подводы и съѣстное—двѣ подводы, *а гдѣ ему лучится стати, куря, да двѣ части говядины, да двѣ части свинины, да соли и засы, и сметаны, и масла, да два калачи полуденежные по сей моей грамотѣ*. Такого рода подорожныя въ Римѣ назывались: diplomata tractatoria. De la Mare, l. c.

количеству лошадей столь же большое количество проводниковъ, готовыхъ сѣсть на лошадей, опять должно предполагать, что здѣсь словомъ—ямъ обозначается цѣлая община, городская или сельская, а не отдѣльный пунктъ ямскаго жилья. Особенно важно въ этомъ случаѣ выраженіе Герберштейна: *лошадей усталыхъ мѣняли, въ первомъ селѣ* (*).

Ясно, что въ это время ямская повинность была уже не общая личная, а общинная личная натуральная повинность, которую несли всѣ члены извѣстныхъ селъ и городовъ, *за одинъ*, но не всѣ члены Московскаго государства. Отсюда понятно, что ямская гоньба частію теряла чрезъ это свое первоначальное значеніе государственной службы, которая не могла же падать только на нѣкоторыя общины, прилегавшія къ ямскимъ дорогамъ. Отсюда возможность рѣшить вопросъ о томъ, кто могъ пользоваться ямами и гоньбою? Герберштейнъ говоритъ, правда, только о cursor regius, гонцѣ и послѣ; но изъ его словъ такъ же точно нельзя вывести, чтобы частнымъ лицамъ воспрещалось пользованіе этимъ учрежденіемъ, какъ нельзя этого доказать и актами, относящимися къ описываемому у него времени. Мы знаемъ только, что въ слѣдующемъ вѣкѣ именно дозволялось ямщикамъ возить посылки частныхъ лицъ, по свободному найму, и заключаемъ, что и въ это время такого рода доступность ямской гоньбы для частнаго пользованія могла быть въ обычаѣ, тѣмъ болѣе, что самое неравенство ямской повинности могло оправдывать сдѣлки общинъ, подлежавшихъ повинности,—сдѣлки, ведшія ихъ къ какому-нибудь вознагражденію за исключительную службу.

Но не могла гоньба ямская навсегда оставаться въ положеніи нами описанномъ. Навѣрное, были частыя и многократныя жалобы на неравенство ямской повинности; навѣрное, мало по малу убѣждались, что это неравенство не было необходимо, и что его можно было уничтожить, безъ

(*) Разсказъ о ямахъ, по Герберштейну, см. Starzewsky I, -59, въ его Scriptor. List. ruthen., гдѣ можно видѣть и успѣшное состояніе ямской гоньбы, при помощи которой Герберштейнъ совершаетъ весь путь отъ Новгорода до Москвы въ 72 часа. Скорость, изумлявшая, кажется, посла Нѣмецкой Имперіи.

ущерба дѣлу, и даже съ пользою для народа и правительства. Стоило только *личную* общинную повинность замѣнить *безличною*, которая, лежа на всякомъ городѣ и селеніи, выполнялась бы отдѣльными, *опредѣленными лицами*, замѣняющими общину, *охотниками, выбранными отъ общинъ.* Въ исполненіи такой повинности могли участвовать всѣ общины, самыя отдаленныя отъ ямскихъ дорогъ и ямовъ, посылая въ эти мѣста своихъ выборныхъ, ямскихъ охотниковъ. Что произошло, по крайней мѣрѣ, со второй половины XVI столѣтія, какъ видно изъ одного мѣста Новгород. лѣтописи (*) и актовъ, изданныхъ въ первые годы XVII вѣка (**). Изъ лѣтописи видно, что въ это время общины доставляли на ямы и ямскія дороги натурою только кормы и содержаніе, напр. куръ, свинину, говядину,—то, чего иначе доставить было невозможно; и только эта доставка, безъ сомнѣнія, лежала еще на общинахъ, близкихъ къ дорогамъ, вѣроятно, по закону вознагражденія. Напротивъ, какъ свидѣтельствуютъ акты начала XVII в., гоньба производилась, въ это время, особыми лицами, *ямщиками*, въ собственномъ техническомъ значеніи имени,—*ямскими охотниками*, выбранными отъ общинъ, въ замѣнъ ихъ натуральной, личной ямской повинности.

Для раскладки такой общей повинности являются особые чиновники, подъ названіемъ *ямскихъ стройщиковъ*, которые должны были *расписывать селы по ямамъ*, т. е. приписывать общины къ тому или другому яму, на ту или другую дорогу, съ тѣмъ, чтобы каждая изъ общинъ имѣла на своемъ яму своихъ ямскихъ выборныхъ и охотниковъ. Росписаніе производилось по всѣмъ общинамъ, по всему пространству государства, безъ различія положенія болѣе или менѣе близкаго къ ямской дорогѣ, на одномъ основаніи поземельнаго владѣнія, взимая *съ каждой сохи по два ямщика.* Въ случаѣ, если извѣстная община не представитъ своихъ выборныхъ охотниковъ, наряжалась экзекуція; въ общину

(*) Новгород. лѣтоп. 1372, годъ.
(**) Акт. Экспед. II, N 42, годъ 1606. Акт. Юридич. N 343, г. 1615, и другіе.

посылались *многие приставы, на многихъ подводахъ съ стрѣльцами изъ прогоновъ*, для того, чтобы *править охотниковъ нещадно*; и, въ видѣ наказанія, эти приставы брали съ виновныхъ нѣсколько *десятковъ подводъ, съ телѣгами и проводниками*, т. е. возстановляли, на время наказанія, древнюю, натуральную ямскую повинность (*). Выборы въ ямскіе охотники производились за руками всѣхъ крестьянъ, съ ихъ обезпеченіемъ и отвѣтственностію; слѣд. государство ничего не теряло; напротивъ все выигрывало какъ отъ исполненія его нуждъ людьми, которые къ тому имѣли охоту, получали навыкъ и необходимыя качества, такъ и отъ болѣе равномѣрнаго и болѣе облегчительнаго разложенія повинности на всѣхъ членовъ народа.

Остановимъ нѣсколько наше вниманіе на этой эпохѣ русской ямской гоньбы, и разсмотримъ, для уясненія себѣ этого дѣла, слѣдующіе вопросы: какъ производились выборы въ ямскіе охотники; откуда брались охотники? Какія права получали они, какія обязанности принимали? Въ какое положеніе ставили себя, выборомъ, общины къ правительству? Что̀ выигрывалъ народъ отъ такой формы ямской повинности? Эти вопросы находятъ свое достовѣрное рѣшеніе въ текстѣ актовъ, и мы постараемся, для большей наглядности, возпроизвести здѣсь текстъ замѣчательнѣйшихъ актовъ, сюда относящихся. Вотъ одинъ изъ нихъ, отъ 1601 г., Дек. 25 (**):

«По государеву цареву и В. К. Бориса Ѳеодоровича всея Руси наказу, Вологодскаго уѣзда, Прилуцкаго монастыря вотчины крестьяне NN, во всѣхъ крестьянъ мѣсто, выбрали семя и излюбили Ярофія, Иванова сына, Собинина въ умершаго охотника мѣсто, въ ямскую слободу, по Кириловской дорогѣ, въ охотники: тотъ, Государь, нашъ охотникъ доброй, семьянистой и статочный и прожиточный, и гонебныхъ у него три мерена есть; и государева ему гонба гоняти, и государевыхъ, царевыхъ и В. К. пословъ и посланниковъ и

(*) Все это можно видѣть въ актахъ, выше названныхъ, равно какъ въ послѣдующихъ указаніяхъ.

(**) Юрид. акт. N 278.

гонцовъ встрѣчати и провожати, зимнымъ и лѣтнымъ путемъ на подводахъ, и водянымъ путемъ въ судѣхъ; и государевыхъ пословъ и посланниковъ и гонцовъ отпущати, и суды и кормщики и гребцы держати, и ямская стряпня стряпати можно; въ томъ семи вологодскія ямскія слободы прикащику за Ярофея и выборъ дали». — Такъ община обезпечивала государство въ исправномъ выполненіи своей ямской повинности. Но кто же обезпечитъ самую общину въ исполненіи обязанностей, принятыхъ охотникомъ? Порука ямскихъ охотниковъ, въ слободу которыхъ вступаетъ новоизбранный охотникъ. Вотъ актъ такого рода поруки, отъ 1609 (*): «Се язъ Опанья, Юрьевъ сынъ, да язъ Ѳома, Володимеровъ сынъ, и пр. (**), всѣ мы, охотники московскія дороги, бронницкаго яму, поручилися семя волоснымъ людемъ Николо-Вежискаго монастыря крестьянамъ, и т. д., по охотникѣ—по Матѳеѣ, Еремеевѣ сынѣ Вяжискомъ, въ томъ: жити тому охотнику на московской дорогѣ на бронницкомъ яму въ охотникѣхъ; и живучи, государева царева и В. К. Василія Ивановича всея Русіи гоньба гоняти съ своею братьею ровно, и государевыхъ пословъ и т. д. по своей чередѣ—отпущати; а держати ему, по государеву указу, на выти по три мерина добрыхъ гонныхъ (***), со всѣмъ гоннымъ запасомъ съ лѣтнимъ и съ зимнимъ; и никакимъ воровствомъ не воровати, и зернью не играти, и т. д., и убытка и волокиты волоснымъ людямъ — не учинити. А подмоги ему охотнику дано, на нынѣшней сто седмой надесять годъ со Сборнаго Воскресенья по сто восьмой надесять годъ по Сборное же Воскресенье, къ старой годовой подмогѣ, 10 рублевъ да десять четьи хлѣба ржи и овса пополамъ, для государевы гонбы и двороваго поставленья и для гонныхъ лошадей и гоннаго запасу; а впередъ давати ему охотнику, на всякой годъ, по пяти рублевъ денегъ, да по пяти коробей хлѣба, ржи и овса пополамъ. И за эту ему подмогу охотнику на бронницкомъ яму дворъ поставити, изба,

(*) Акт. юрид. N 294 Акт. II.

(**) На этомъ яму, по вычисленію акта, было 15 ямщиковъ.

(***) Вотъ происхожденіе троекъ русскихъ.

да клѣть, да конюшню, да около двора тынъ, — и пашня пахати, — и въ нынѣшнемъ году о подмогѣ не бити челомъ, и убытка и волокиты не учинити крестьяномъ. — А не учнетъ тотъ охотникъ Матѳей на яму жити, и государевы гоньбы гоняти, и т. д. и т. д. (*), и что въ томъ волоснымъ людямъ учинится убытка и волокиты, и то все взяти на насъ на поручникѣхъ, — которой (изъ) насъ поручниковъ въ лицахъ, — по сей записи».

Въ ямскіе охотники могли поступать люди всякаго чина, и *служилые* и *торговые* (**), и, вѣроятно, число ихъ не было маловажно. Мы не знаемъ акта, гдѣ бы выразилась жалоба на недостатокъ въ охотникахъ, не смотря на то, что выборы въ охотники дѣлались *погодно*, каждый годъ возобновлялись (***); не смотря на то, что на охотникахъ лежали такія трудныя обязанности, предполагавшія притомъ порядочное хозяйство и зажиточность охотника (***); не смотря наконецъ на небольшое, по видимому, вознагражденіе со стороны общины (****). Въ самомъ положеніи ямскаго охотника, очевидно, было что-то выгодное и достойное, послужившее основаніемъ къ образованію цѣлаго класса населенія ямщиковъ, до сихъ поръ существующаго.

Вчитываясь въ акты XVII в., говорящіе объ ямскихъ охотникахъ, нельзя не видѣть, что ямщики были свободные люди, жившіе въ своихъ отдѣльныхъ общинахъ, — слободахъ, — жившіе частію хлѣбопашествомъ, частію извозомъ, гоньбою. Это классъ, средній между крестьянами, землепашцами, и служилыми людьми, и потому пользовавшійся выгодами того и другаго положенія (*****). Отсюда ясно, что всякая община легко находила, за умѣренное вознагражденіе, охотниковъ отправлять за нее гоньбу и повинность ямскую, и что государство скорѣе выигрывало отъ

(*) Повторяются всѣ вышеизложенныя обязанности охотника, какъ ямщика и какъ гражданина. (**) Акт. Истор. II, N 36, г. 1601, Янв. 17. (***) Акт. Юрид. N 294, 1605, акт. I. (***) См. приведенные акты. (****) *Десять рублевъ*, на первые годы для обзаведенія, и по 5 руб. впослѣдствіи и т. п.

(*****) Мы видѣли изъ приведенныхъ актовъ, что ямщики жили благоустроенными слободами, въ собственныхъ домахъ и дворахъ, занимаясь между прочимъ хлѣбопашествомъ кромѣ того, по акту 1615, Февр. 17 Ист. Акт. III, N 57, ямщики могли наниматься *у гостей и у всякихъ людей подъ товары*. Этотъ документъ важенъ и потому, что служитъ доказательствомъ, до какой степени наша ямская гоньба была доступна искони народу.

этой перемѣны, чѣмъ теряло, обращая мало по малу ямщиковъ-охотниковъ въ своихъ служилыхъ людей, въ отдѣльное постоянное сословіе. При такомъ устройствѣ, ямская гоньба дѣлалась болѣе и болѣе надежнымъ и правильнымъ учрежденіемъ. Еще шагъ, и въ Россіи должна явиться почта, въ смыслѣ западнаго установленія. Отъ выборовъ въ ямскіе охотники до уничтоженія всей натуральной ямской повинности и замѣны ея денежною былъ одинъ только этотъ шагъ. Вмѣсто того, чтобы сами общины избирали охотниковъ и платили имъ лично, что все обходилось имъ не безъ ущерба ихъ матеріяльнымъ средствамъ, по возможности убытковъ и волокитъ отъ несостоятельности охотниковъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ не безъ ущерба и для государственныхъ выгодъ,—вмѣсто всего этого казна скоро нашла и болѣе справедливымъ и болѣе выгоднымъ обложить всѣ общины сборомъ ямскихъ денегъ и пріискивать отъ себя охотниковъ, подъ собственнымъ своимъ надзоромъ. Тѣмъ болѣе, что въ такомъ случаѣ, съ одной стороны, казна могла довольствовать ямщиковъ своею землею, лежавшею часто пустопорожнею; а съ другой и потому, что и, при прежней системѣ, казна не всегда разсматривала охотниковъ, какъ наемниковъ общины, и должна была помогать имъ льготами (*).

Кажется, что такой переходъ ямской повинности изъ натуральной въ денежную постепенно совершался, съ начала XVII в., и окончательно состоялся къ половинѣ этого столѣтія. Въ это время, народъ уже обложенъ ямскими деньгами (**); ямщики дѣлаются нѣкотораго рода служилыми людьми, и получаютъ жалованье и земли (***); ямская гоньба есть та же почта, только подъ старинымъ именемъ.

(*) Акт. Ист. II, N 58, г. 1600, Нояб. 30: Велѣно дать ямскимъ охотникамъ три года льготы отъ всѣхъ исковъ, по долгамъ кабальнымъ и безкабальнымъ,—вообще отъ суда.

(**) Кошихинъ, стр. 87, полагаетъ въ Россіи того времени сборъ ямскихъ денегъ въ 50,000

(***) Акт. Истор. III, N 78, акт. 1619, Іюля повелѣвается произвести дознаніе, справедлива ли жалоба ямщиковъ о томъ, что они получаютъ вмѣсто 15 руб., какъ прежде, только семь руб., а гоняютъ по 6 и 7 дорогамъ, что лошади ихъ, стоящіе по 5 р., падаютъ, отъ перегону и дальныхъ разстояній, въ 300,400 и 700 верстъ, что они долгами задолжали,—женъ и дѣтей позакладали,—многіе разбрелись. Актомъ 1621, Дек. 26, ibid., N 106, дано имъ жалованья по 15 р.

Почта, подъ этимъ новымъ именемъ, существуетъ у насъ съ 1668, и обязана своимъ происхожденіемъ слѣдующимъ обстоятельствамъ. По московскому трактату о союзѣ съ Польшею (*), положено, вмѣсто прежнихъ гонцовъ, установить *почту*, для «вѣдомости чрезъ грамоты, въ скорыхъ приключившихся дѣлахъ государства, а наипаче для пріумноженія торговыхъ обоимъ тѣмъ государствамъ прибытковъ». Эта почта должна была еженедѣльно ходить между Москвою и резиденціею короля, возя съ собою, какъ дѣла государственныя, такъ и письма торговыхъ и частныхъ людей, которымъ, въ трактатѣ, воспрещается пересылать свои письма другимъ путемъ, помимо почты.

Далѣе дѣлается распоряженіе на счетъ записыванія всѣхъ такихъ грамотъ (государст.) и грамотокъ (частныхъ писемъ) у почтаря, и на счетъ платежа за частную пересылку. Впрочемъ количество этого платежа должно было установить каждое государство особо, по своему благоусмотрѣнію.—Замѣчательно, что въ этомъ трактатѣ постоянно дѣлается упрекъ *въ мѣшкотности* русской ямской гоньбѣ.

Въ исполненіе этихъ распоряженій трактата, при содѣйствіи знаменитаго Ордына-Нащокина, русское правительство приступило къ дѣлу, заключивъ, въ слѣдующемъ году, Авгус. 21 (**), договоръ съ иноземцемъ Леонтіемъ Марселіусомъ, договоръ, по которому Л. Марселіусъ принималъ на себя устройство почты, на означенномъ трактѣ, при посредствѣ русскихъ ямщиковъ, съ установленіемъ платы за перевозку частныхъ писемъ, по вѣсу ихъ, съ золотника, и за страхъ, при пересылкѣ денегъ,—съ обозначеніемъ, какъ должно надписывать на конвертахъ, и т. п. Тутъ же положено, класть письма въ мѣшки, которые гонецъ долженъ

(*) П. С. З. N 420 ст. 6. —Впроч. изъ акта 1691 г. Апр. 21, N 210, стр. 628, IV, Соб. Рум. Грам., что почта началась у насъ еще раньше съ 1665, по договору съ Фанъ-Сведеномъ. Но объ этой почтѣ мало извѣстій положительныхъ, хотя, вѣроятно, къ Фанъ-Сведеновой почтѣ должно отнести подробности о зеленыхъ кафтанахъ почтарей, съ нашитыми на нихъ красными суконными орлами, — подробности, помѣщенныя въ Листкѣ Москов., 1847, N 5. См. Бантышъ-Камен., Дѣянія Знам. Полковод. и Министровъ II, 255,256.

(**) Собр. Госуд. Грам. IV; N 64.

везти до границы и складывать ихъ въ особыя сумки, хотя бы *безъ грамотокъ*. Въ томъ состояло дѣло новыхъ почтарей. — Далѣе, по указу 1672, Нояб. 6 (*), Алексѣй Михайловичъ повелѣлъ всю государственную переписку отправлять съ почтой, изъ Москвы въ Ригу, чрезъ Новгородъ и Псковъ, и въ Вильно, чрезъ Смоленскъ, по два раза въ недѣлю, по вторникамъ въ Ригу, и по четвергамъ въ Вильно. «И изъ тѣхъ бы городовъ о государевыхъ и о всякихъ иныхъ дѣлахъ, кромѣ самыхъ нужныхъ дѣлъ, воеводы и приказные люди писали и всякія дѣла присылали чрезъ тѣ жъ почты, чтобъ въ прогонахъ — казнѣ многихъ расходовъ, тако жъ ямщикамъ убытковъ не было.» Эти почты находились уже въ рукахъ и подъ управленіемъ *Петра Марселіуса*, къ которому онѣ перешли отъ Леонтія, потому что Леонтьева почта опаздывала *день и два* (**).

Ясно, что до сихъ поръ почты были только *внѣшнія* или иностранныя, для сношенія съ иноземными государствами; и русское правительство пользовалось ими для внутренняго управленія, только относительно немногихъ городовъ, лежавшихъ на трактѣ внѣшней почты. Первый актъ, въ которомъ упоминается о внутренней почтѣ, есть наказъ стольнику Волконскому, намѣстнику Переславскому, 1676, Марта 8 (***), о томъ, чтобъ извѣщать Государя, *чрезъ почту*, всякій разъ, какъ скоро бы гдѣ открылась моровая язва. Съ этого времени, мало по малу, пункты почтоваго соединенія и почтовые тракты умножаются внутри Россіи, расширя-

(*) П. С. З. N 534.

(**) Упомянутый выше актъ, 1691, весьма важенъ потому, что содержитъ родъ исторіи почтоваго учрежденія, изложенной Посольскимъ Приказомъ въ отвѣтъ на запросъ Царей Петра и Іоанна о состояніи почтъ въ ихъ время: По указу Алексѣя Михайловича, со 175 года держалъ почты Иванъ Фонъ-Сведенъ, своими людьми, имѣлъ по договору 1200 р. Со 176 велѣно держать Леонтію Марселіусу, между Москвою и Курляндіею, Москвою и Вильной, на ямскихъ подводахъ, еженедѣльно; потомъ между Москвою и Новымъ-городомъ. Во 181 велѣно рижскую и виленскую почты держать Петру Марселіусу, потому что Леонтьева почта опаздывала день и два. За казенныя посылки не берутъ ничего; а за частныя берется ли что, Посольскій Приказъ не знаетъ. —

(***) Акт. Экспед. IV, N 211.

ются до Сибири. 1693 Іюня 8 (*), упоминается почта между Москвою и Архангельскомъ; далѣе между Москвою и Сибирскими городами. Но *первая мысль объ* учрежденіи почтъ, которыя бы соединяли всѣ города Россіи, или, покрайней мѣрѣ, важнѣйшіе города, съ новымъ центромъ управленія и между собою, принадлежитъ указу Петра В. 1718, Іюня 11. (**) Актъ носитъ названіе Меморіала иноземца Фика, состоитъ изъ двѣнадцати статей, утвержденныхъ, по пунктамъ, Петромъ В. Шестой пунктъ Меморіала говоритъ, что «Коллегіямъ дѣла своего управлять не можно, если порядочная верховая почта чрезъ всѣ главные города и губерніи государства единожды или дважды въ недѣлю не пойдетъ» — Резолюція: «Сію почту устроить перво отъ Петербурга до всѣхъ главныхъ городовъ, гдѣ губернаторы обрѣтаются нынѣ, а потомъ управителю почты, говоря съ губернаторы, опредѣлить отъ тѣхъ городовъ въ дальные городы.»

Этимъ указомъ 1718, положено основаніе и назначено направленіе всей правительственной дѣятельности послѣдующаго времени. Оставалось постепенно выполнять резолюцію 6-го пункта, чтобы довести почтовое учрежденіе до счастливаго, полнаго развитія. Съ такою широкою задачею, почты не могли уже быть въ арендѣ частныхъ лицъ, и должны были перейдти всецѣло въ вѣдомство правительства. Въ рукахъ Иностранной Коллегіи, располагавшей значительными денежными средствами, почта мало по малу изъ верховой переходила въ телѣжную,—изъ гонебной, когда одинъ гонецъ дѣлалъ путешествіе изъ конца Россіи въ другой, въ почтарскую, передававшую мѣшки съ письмами отъ станціи до станціи, и т. д. И этимъ указомъ мы закончимъ нашъ историческій очеркъ, имѣвшій цѣлію преимущественно показать значеніе ямской гоньбы и происхожденіе почты въ Россіи. Любопытствующіе знать постепенное развитіе самой почты могутъ найдти все, что до того касается, въ упомянутой статьѣ Прибавленій къ циркулярамъ. Но для своей же цѣли уясненія вопроса о ямской гоньбѣ, мы не можемъ оставить

(*) П. С. З. N 470.
(**) П. С. З. N 3208. п. 6.

дѣла безъ разсмотрѣнія того, какія перемѣны должны были произойдти съ замѣною ямской гоньбы посредствомъ почты.

Какъ скоро ямская повинность изъ натуральной перешла въ денежную, дѣло сношеній въ Россіи поступило къ правительству, которое располагало важными денежными средствами, съ одной стороны, для своихъ финансовыхъ цѣлей, съ другой для улучшенія этихъ сношеній. Эти улучшенія, состоявшія въ *скорости*, *безопасности*, *удобствѣ* и *дешевизнѣ*, и съ трудомъ удававшіяся правительственнымъ усиліямъ, были почти невозможны для системы ямской гоньбы. Такъ, напр., скорость очевидно не давалась ямской гоньбѣ, которую акты постоянно упрекаютъ въ мѣшкотности; о скорости существуютъ законы только съ учрежденія почты, а именно, съ Ук. 1684, Іюн. 3 (*), гдѣ предписано ямщикамъ дѣлать въ часъ 7 верстъ лѣтомъ, и 5 верстъ осенью и зимою, а въ случаѣ опаздыванія, безъ причинъ, налагалось наказаніе: *бить батоги*. Но скорость почты не заключается въ одной быстрой ѣздѣ; мѣшкотность происходитъ преимущественно отъ объѣздовъ или заѣздовъ, когда письмо, назначенное въ ближайшее мѣсто, напримѣръ, уѣздъ, должно идти сначала въ дальнѣйшее — губернскій городъ, и оттуда уже на другой, третій день въ мѣсто своего назначенія. Другими словами, скорость зависитъ отъ быстроты ѣзды и прямолинейности почтовой руты. Ни то, ни другое не возможно было для ямской гоньбы, условленной извѣстными дорогами съ ямскими слободами.—

Безопасность дѣлается предметомъ заботливости также со введенія почты. По указу 1693, Іюля 8 (**), велѣно возить *грамоты* (казенныя) и *грамотки* (частныя письма) въ сумѣ, за пазухою, чтобъ не замочить, а на ямахъ записывать въ тетради, когда почтарь прибылъ, и все ли въ цѣлости привезъ. И долго безопасность посылки была не вполнѣ

(*) Собр. Госуд. Грам. Румянц. N 166, стр. 487. Черезъ два года постановлено мѣрять разстояніе верстами, полагая въ верстѣ 1000 саж. слѣд. вдвое противъ нынѣшняго счету, Ак. Истор. V, N 145, ук. 1686 декаб. 30. Тутъ же положено брать съ проѣзжающихъ съ ямскими лошадьми по 3 деньги за версту, безъ означенія числа лошадей.

Собр. Госуд. Грам. Рум., N 216, стр. 639. IV.

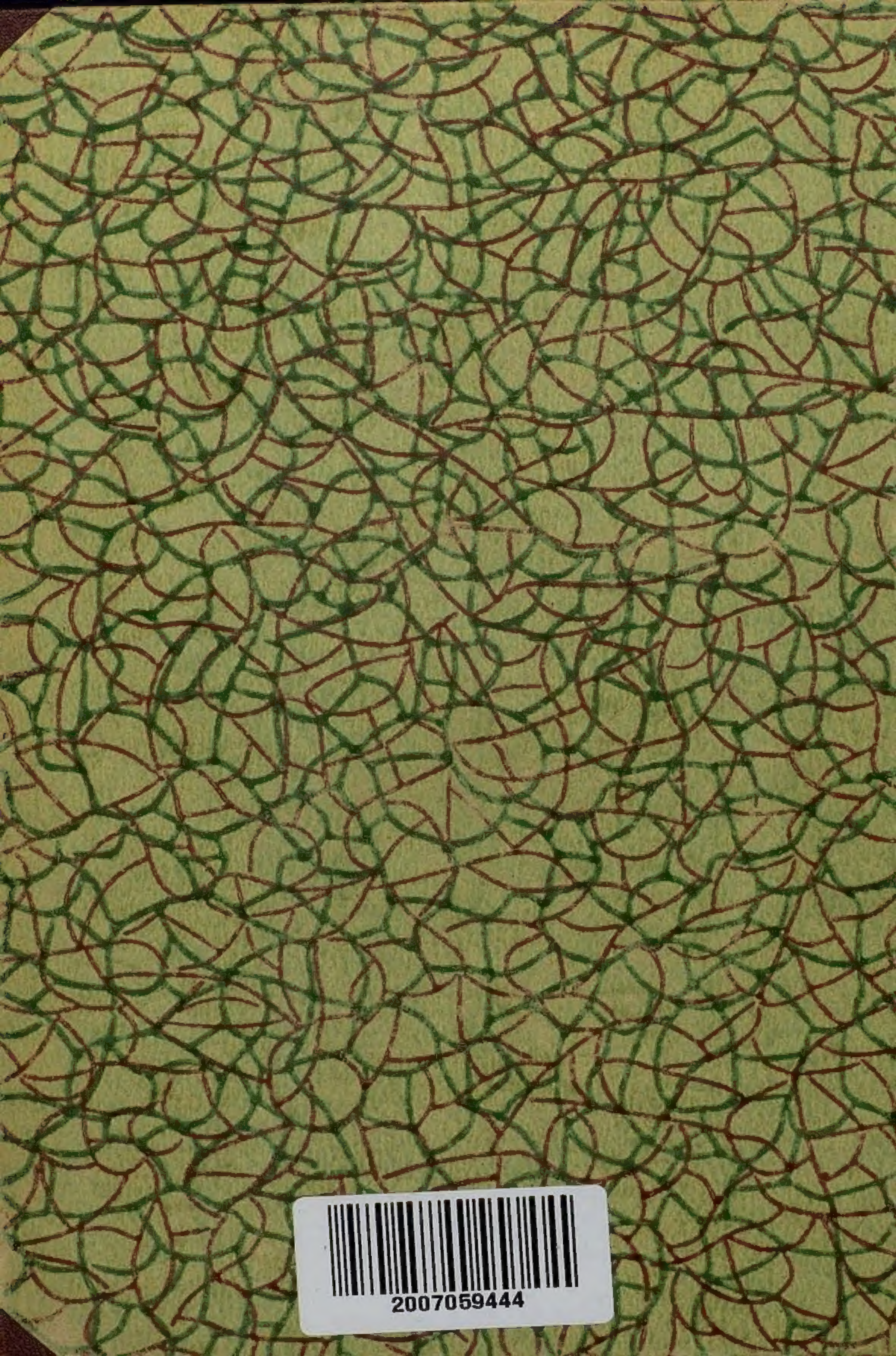
обезпечена, и потери случались даже въ концѣ XVIII в., когда пастухи находили въ поляхъ почтовыя сумки съ письмами (*). Съ другой стороны безопасность имѣетъ весьма различное значеніе. Безопасность денежной посылки существенно отличается отъ безопасности передачи простаго письма, и требуетъ обезпеченія со стороны правительства. Могло ли управленіе ямской гоньбы дать подобное обезпеченіе? А безопасность печати, и ея неприкосновенность?

Наконецъ то же должно сказать о дешевизнѣ и простотѣ платежа и удобствѣ или доступности почтоваго учрежденія для всѣхъ и каждаго, въ какомъ бы кто мѣстѣ ни находился. Правда, и въ концѣ прошлаго столѣтія возникалъ въ почтовомъ управленіи вопросъ: могутъ ли купцы и недворяне отправлять свои письма съ почтою, платя такую же таксу, какъ и дворяне, или должно за купеческія письма брать вдвое. Но почтовое управленіе рѣшало подобные вопросы разумно (**), имѣло средства вести свое дѣло къ усовершенію, и дѣйствительно успѣло сдѣлать все возможное, для времени.

ЛЕШКОВЪ.

(*) Ук. 1766, Апр. 10, N 12, 617. Донесено Сенату, что, хотя по почтовому реэстру, значится два секретныхъ указа, посланныхъ въ Низовую Соляную Контору, но ихъ уже въ Пензѣ не оказалось; что ямщики возятъ указы медлительно, а иногда, по лѣности, не везутъ сами, а передаютъ проѣзжающимъ, которые, часто, *забвеніемъ* проѣхавъ мимо стану, и опасаясь отвѣтственности, бросаютъ пакеты по дорогѣ, какъ напр: въ 1764, когда пастухъ нашелъ въ степи пакеты, отправленные изъ Москвы въ Контору.

(**) Ук. 1766, Іюл. 7. N 12, 691. Для всѣхъ корреспондентовъ только одна такса, безъ разбору, кто дворянинъ или кто купецъ; и самый послѣдній человѣкъ имѣетъ то же право, когда вѣсовыя деньги заплачены.


2007059444